Démarche Route Durable

Mode d'emploi




Conseil Général
Département du Nord

PRÉAMBULE



La démarche « HQE Route Durable » constitue un **outil d'aide à la Maîtrise d'Ouvrage routière**
Elle lui permet d'appréhender et d'intégrer le **concept de Développement Durable dans ses opérations routières.** Elle développe les aspects de management et d'évaluation d'une opération en terme de Développement Durable.

La **version 1, pragmatique, exhaustive**, explicite et rassemble les enjeux globaux ainsi que leur traduction concrète sur une infrastructure. Elle offre également des pistes techniques de réflexion.

Panorama complet et concis, elle nécessite néanmoins un certain nombre de précisions pour une approche nuancée et concrète des différentes thématiques. Le volume d'informations compilées est conséquent.

Des **versions simplifiées et synthétiques** sont d'évidence nécessaires aux Maîtres d'Ouvrage dans le cadre de leur propre travail quotidien comme pour établir la transversalité nécessaire à la démarche.

Les partenaires engagés et impliqués sur une opération « HQE Route Durable» doivent également pouvoir s'approprier facilement la démarche.
Afin que chacun puissent bénéficier d'une approche plus appropriée à ses missions et à son rôle, des synthèses ont été effectuées en direction des différents publics concernés.





Le présent mode d'emploi offre une approche succincte de la démarche « HQE Route Durable », suffisante pour permettre à un Maître d'Ouvrage d'en appréhender la structure, le mode d'utilisation et de s'en approprier les principes essentiels.

Il contient néanmoins **:**

- **les points fondamentaux de management inhérent à l'application de la démarche**
- **la check-list exhaustive des thématiques, préoccupations et critères à aborder** pour analyser une opération routière sous l'angle du développement durable

Il est structuré en **3 chapitres :**

- **une synthèse** organisée sous forme de questions-réponses par souci de simplicité et de clarté ;
- **un résumé des points essentiels du volet Management**
- **le volet développement Durable condensé sous forme de tableau**

La **version complète** et plus particulièrement le Volet Développement Durable détaille et nuance les différentes problématiques, il conviendra de s'y référer en cours d'opération **pour affiner les approches**, **lever les doutes** et **parfaire les recherches**. Elle reste indispensable au développement de la démarche.

COMPRENDRE & UTILISER LA DEMARCHE



POURQUOI UNE DÉMARCHE « HQE ROUTE DURABLE» ?

Une infrastructure agit sur l'environnement, sur la vie sociale et sur la vie économique à chaque phase de son cycle. Qu'il s'agisse de sa programmation, de sa réalisation, de son exploitation ou encore de sa réhabilitation cette infrastructure relève de la décision et de la responsabilité d'un Maître d'Ouvrage

Dans une optique de développement durable, le Maître d'Ouvrage doit faire en sorte de **minimiser l'impact environnemental** de l'infrastructure, de garantir sa contribution positive à la vie sociale et économique comme à l'aménagement de l'espace et à la qualité de vie.

Pour répondre à ces objectifs, il est nécessaire **d'appréhender les interactions de la route avec les territoires à ses différentes échelles**, déclinant les problématiques locales et riveraines, régionales et transfrontalières, nationales voire planétaires à travers la problématique du réchauffement global.

La démarche « HQE Route Durable » ambitionne d'apporter au Maître d'Ouvrage les outils nécessaires pour gérer cette complexité.

QU'APPORTE-ELLE, CONCRÈTEMENT, AU MAÎTRE D'OUVRAGE ?

Elle donne au Maître d'Ouvrage un **fil conducteur pour maîtriser ses objectifs à travers toutes les étapes de l'infrastructure**. Elle traduit et explicite le travail complexe à réaliser par un Maître d'Ouvrage routier selon les règles de l'art pour atteindre la symbiose avec l'environnement de l'infrastructure.

Elle tente de le faire le plus simplement possible, sachant que la matière est vaste et diversifiée. La version 1 permet d'analyser une opération routière, de poser et de répondre aux questions des différentes thématiques du développement durable à chaque étape de son processus. C'est avant tout **un outil pragmatique**.

Cette version est à considérer comme **la première marche d'un processus vers le développement durable.**

Elle en appelle d'autres qui permettront d'une part de préciser les indicateurs ad hoc pour quantifier et mesurer les niveaux de performance de développement durable en jeu et d'autre part d'intégrer les évolutions constantes d'un domaine en perpétuel développement.

QU'IMPLIQUE LA DÉMARCHE

Sa mise en œuvre ne peut reposer que sur une synergie de tous les acteurs. Elle induit un dialogue, une concertation à toutes les phases.

Les arbitrages réalisés par le Maître d'Ouvrage sont éclairés, débattus et transparents vis-à-vis de tous ces acteurs. L'appropriation par chacun d'entre eux de son contenu et de la structure de la grille d'analyse qu'elle propose, à des degrés divers, est gage de ce dialogue et de la coopération indispensable. Elle induit une communication adaptée à chacun.

GÉNÈRE-T-ELLE UN SURCOÛT...

Le concept « HQE Route Durable» induit une vigilance particulière et une attention accrue sur un certain nombre de thématiques. Les **analyses de coût global** permettent de mesurer la cohérence des arbitrages avec le potentiel financier et la stratégie du Maître d'Ouvrage intégrant notamment :

- les orientations de sa politique globale,
- les notions de court, moyen et long terme au regard de la pérennité des ouvrages et de leur entretien,
- la capacité financière de sa structure,
- l'incidence monétaire de ses orientations majeures (image, qualité, citoyenneté …),
- les engagements qu'il a pris par ailleurs (chartes, conventions, …) ;
- le potentiel apporté par le développement de partenariats.

La démarche n'est pas synonyme de surcoût, mais de **rationalisation et d'ajustement maximum de l'investissement, dans l'intérêt général.** Son caractère pluridisciplinaire doit garantir **une mutualisation des moyens** dont les résultats sont mesurables sur les différentes thématiques liées à une opération. Elle développe une approche transversale et transparente dans les choix retenus.

... DES DÉLAIS SUPPLÉMENTAIRES ?

A l'instar de l'approche économique, la démarche est fondée sur une approche spécifique, elle induit une **modification dans la manière d'aborder les études ainsi que leur ordonnancement**.

Fondée sur des analyses fines en phases amont, elle développe une approche partenariale avec le territoire en permanence. Elle doit permettre un **déroulement continu sans blocage.** Au global elle se cale sur des délais sensiblement similaires.

COMPRENDRE & UTILISER LA DEMARCHE



COMMENT SE PRÉSENTE LA DÉMARCHE ?

Les thématiques inhérentes au développement durable nécessitent de mobiliser des compétences pluridisciplinaires, d'effectuer une analyse fine des paramètres transversaux. Ces préoccupations transparaissent dans la conduite des opérations et leur organisation, dans l'analyse même de l'opération. Aussi la démarche est construite sur une double approche :

- **un système de management de projet** visant à obtenir la qualité en terme de développement durable d'une opération routière en réalisation neuve comme en réhabilitation : le VOLET MANAGEMENT
- **une grille de lecture, d'aide à la décision et de suivi** propice à la conception et à la gestion d'une « route positive » en synergie avec les territoires : le VOLET DEVELOPPEMENT DURABLE.

COMMENT S'ARTICULENT SES DEUX VOLETS ?
A QUEL MOMENT DU PROCESSUS D'UNE OPÉRATION LES UTILISER ?

Le **volet Management**, « colonne vertébrale » de la démarche, doit être incorporé au management « classique » d'une opération **dès les études préliminaires**

Il accompagne et guide le Maître d'Ouvrage dans l'application de la démarche par l'identification de préoccupations permanentes et de préoccupations par étape.

Il souligne notamment **à quel moment et par quel moyen le volet Développement Durable (DD) doit être pris en compte**.

Les performances, recherchées et exprimées par les objectifs et sous-objectifs dans le **volet Développement Durable**, **structurent** les processus à **toutes les phases.**

QUELS ASPECTS FAUT IL PRENDRE EN COMPTE ?

Dans le cadre de projets inscrits dans la démarche, **tous les chapitres du volet Management et du volet Développement Durable (DD) doivent être examinés**.et considérés

Toutefois **compte tenu du contexte, sur des thématiques considérées prioritaires** par le Maître d'Ouvrage**, des efforts plus conséquents** seront déployés.

Les choix du Maître d'Ouvrage sont traduits dans un document appelé **profil de Développement Durable de l'opération (profil DD)**

La version 2 pourvue d'un système d'évaluation permettra à terme de distinguer des objectifs de base, performants et très performants.

QU'ENTEND-T-ON PAR EVALUATION DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ?

Aux **5 étapes clefs** identifiées dans le volet Management l'infrastructure est analysée au regard du volet Développement Durable. Cette évaluation dite de Développement Durable est comparée au profil déterminé par le Maître d'Ouvrage.

Les éventuelles distorsions constatées donnent lieu à un recadrage des actions engagées voire du profil lui-même en toute connaissance de cause et transparence des arbitrages effectués.

QUEL CHAMPS D'APPLICATION POUR LA DÉMARCHE ?

Avant tout pragmatique, la démarche permet d'**aborder l'ensemble du panel des opérations routières**, si divers soient-elles par leur nature et dans leur envergure. L'éventail des problématiques abordées est **applicable à tous types d'infrastructures**, quels que soient leurs capacités et leurs contextes et ce à toutes les phases d'une opération de l'élaboration ou réhabilitation comme en exploitation.

COMMENT ADAPTER LA DÉMARCHE A L'ENVERGURE DES OPÉRATIONS ?

L'ampleur des moyens mis en œuvre par le Maître d'Ouvrage tant dans son organisation que dans le niveau des études et d'expertise qu'il mobilise pour appliquer la démarche dépendent de l'opération.

Par exemple une opération importante ou très délicate peut s'appuyer sur un comité de pilotage technique, pour une opération moindre le chef de projet peut développer la démarche en interne

COMMENT LA DEMARCHE A–T-ELLE ÉTÉ ÉLABOREE?

La multiplicité des acteurs en jeu dans une telle approche, ainsi que la transversalité des disciplines à aborder, ont conduit à élaborer la démarche dans un **processus consensuel**.

Dans le cadre d'instances de travail, les utilisateurs comme les professionnels ont été sollicités.

Conjuguant la **dimension scientifique** à la **réalité du terrain** les compétences du Réseau Scientifique et Technique de l'Etat à travers le CETE et le LCPC pour leur expertise routière et le CSTB, acteur majeur de la certification HQE ® Bâtiment, ont été rassemblés par le Département du Nord, pilote du projet pour construire cette démarche

VOLET MANAGEMENT



Le Volet **Management implique directement les Maîtres d'œuvre en terme d'organisation et de pilotage d'une opération**, à travers un certain nombre d'exigences à respecter.
Celles-ci se traduisent inévitablement sur le contenu et dans le déroulement de la mission de Maîtrise d'œuvre et des études, comme dans ses relations avec les autres acteurs du territoire.

Elles influencent plus particulièrement :

- le mode de travail notamment pour ce qui relève de :
  - l'information et de la communication
  - l'évaluation de Développement Durable à chaque phase de l'opération
  - **l'importance de la concertation**
- son **appréhension globale et transversale à travers** :
  - **l'identification des interfaces avec le territoire**
  - **la gestion dynamique de la route**
- la préparation et l'organisation de la phase réalisation au travers :
  - des procédures de passation de marchés
  - des travaux
  - de l'exploitation

L'IDENTIFICATION DES INTERFACES AVEC LE TERRITOIRE

La dimension transversale du développement durable nécessite de se préoccuper tout au long du processus des **liens à établir avec tous les acteurs agissant sur l'emprise de la route mais également en périphérie**.

Ces acteurs se regroupent principalement selon les catégories suivantes :

- les autres services du Maître d'Ouvrage qui n'ont pas en responsabilité l'opération et développent des thématiques spécifiques (environnement, cadre de vie, construction, développement économique, urbanisme, etc.) ;
- les acteurs du territoire (DDE, DIREN, DRIRE, collectivités locales, associations d'usagers, riverains…),
- les Maîtres d'Ouvrage en accompagnement du projet (concessionnaires, projets contigus, etc.).

LA GESTION DYNAMIQUE DE LA ROUTE

La notion de gestion dynamique de la route permet au Maître d'Ouvrage de **concilier les usages en intégrant la dimension temporelle**.

SON PRINCIPE : UNE HIÉRARCHISATION TEMPORELLE DES BESOINS

Suivant les périodes d'utilisation de la route (saisons, jour/nuit, semaine/week-end, événements temporels, …), le Maître d'Ouvrage privilégie différents usages. Ainsi, il peut mieux prendre en compte les différentes attentes et besoins, souvent contradictoires, de tous les usagers et résultant des différentes problématiques choisies dans le volet développement durable.

La gestion différenciée de la route en fonction des séquences temporelles ainsi définies peut s'intégrer dans la conception de l'infrastructure.



LA CONCERTATION

Le concept développé dans ce présent paragraphe désigne un processus d'ordre général, il convient d'éviter toute confusion avec la procédure réglementaire désignée par le même terme.

Dans un processus continu de concertation, différentes phases clés nécessitent une vigilance particulière :

- **en amont**, pour démarrer dès les études de faisabilité et l'élaboration de scenarii. La concertation visant à constituer les partenariats pour des projets conjoints est incontournable à ce stade ;
- **avant et pendant les travaux**, pour accompagner la population riveraine pendant cette période difficile et éventuellement recadrer en fonction des évolutions du contexte des modalités du chantier.
- **Pendant l'exploitation de la route**, une forme de concertation doit être maintenue suivant un rythme à définir. Le Maître d'Ouvrage restera à l'écoute des acteurs du territoire, garantissant la pérennité des partenariats établis et leur évolution.

Les partenariats représentent des **facteurs de qualité très variés et très riches**. Ils permettent notamment d'optimiser les coûts et l'ampleur des surfaces dédiées exclusivement à la route, de mettre en œuvre des gestions différenciées dans le temps, d'améliorer la cohérence avec le territoire, …

Les maîtriser parfaitement est impératif pour que le projet prenne toute sa dimension et son ancrage dans le territoire.

Plusieurs procédures répondent à différents niveaux d'engagement des acteurs : les **comités de pilotage et techniques**, le **groupement de commandes**, la **convention**, la **charte**, le **contrat de paysage**

CONSISTANCE DU VOLET MANAGEMENT

VOLET MANAGEMENT

1. ORGANISATION DE L'OPERATION

1.1 Définition des tâches par phases
1.2 Identification des tâches
1.3 Responsabilités et rôles
1.4 Compétences, assistance technique et contrats
1.5 Communication et information
1.6 Traçabilité

2. PILOTAGE DE L'OPERATION

2.1 Préoccupations constantes

2.1.1 Identification des interfaces avec le territoire
2.1.2 Concertation
2.1.3 Gestion dynamique de la route
2.1.4 Evaluation de DD
2.1.5 Capacité financière et stratégie de projet

2.2 Préoccupations essentielles par phases

2.2.1 Pendant les études préliminaires
2.2.2 Élaboration du projet
2.2.3 Procédures de passation des marchés
2.2.4 Travaux
2.2.5 Bilan global de DD
2.2.6 Exploitation



STRUCTURE

Le développement durable de la route est décliné en **9 objectifs** représentant les enjeux environnementaux, sociaux et économiques regroupés en **3 dimensions**.

Ces dimensions sont schématiquement construites à partir de différents angles d'analyse de la relation entre la route et les territoires chacun explicités par leur intitulé : la relation à la globalité du territoire, la relation à la vie locale ainsi que la relation aux individus et à leur environnement.



Schéma 3: Dimensions et objectifs du HQE routeDurable

Les 9 objectifs sont eux-mêmes déclinés en sous-objectifs (cf. schéma 5).

PRESENTATION DES OBJECTIFS ET SOUS-OBJECTIFS

LES OBJECTIFS

Chaque objectif constitue un chapitre du volet Développement Durable (DD). Il **explicite la thématique ciblée** et définit les items qui permettront de l'aborder plus précisément et plus concrètement dans une infrastructure : les sous-objectifs.

Les objectifs montrent également comment la thématique et ses items s'articulent au sein de chaque volet de la démarche.

LES SOUS-OBJECTIFS

L'item qui sous-tend chaque sous-objectif est explicité à travers les enjeux qu'il représente afin d'en mesurer le poids et de cerner la **façon dont ces enjeux se traduisent en préoccupations concrètes dans une infrastructure**.

Ces préoccupations sont ensuite explicitées en terme opérationnel, d'une part en indiquant quels sont les acteurs qui interviennent et d'autre part en énumérant des pistes de réflexion et de dispositions envisageables. Ces informations ne sont fournies qu'à titre indicatif et ne **constituent en aucun cas des recettes**, pas plus que les dispositions envisageables citées n'ont vocation de « guides techniques » à appliquer à tous contextes.

Chaque sous-objectif fait l'objet d'une « fiche »

COHERENCE ET QUALITE GLOBALE

Indépendamment de la prise en compte des préoccupations spécifiques pour chaque objectif, une opération inscrite dans la démarche doit être appréhendée globalement et chaque étape doit être cohérente avec la précédente ainsi qu'avec les objectifs de départ.

L'élément principal qui conditionne cette **cohérence globale** est l'analyse des **interactions entre les objectifs** et les arbitrages qui en découlent à travers une **démarche itérative et intégrée**.

Pour pouvoir engager une démarche d'évaluation des performances de développement durable, il est nécessaire de partitionner les thématiques de développement durable selon des préoccupations distinctes afin de pouvoir évaluer l'ouvrage par rapport à des enjeux bien identifiés et distincts. Toutefois, il est important de signaler l'importance extrême des interactions entre objectifs. En effet, l'**amélioration de la performance d'un objectif peut modifier les performances d'autres objectifs et ce dans un sens favorable ou défavorable**.

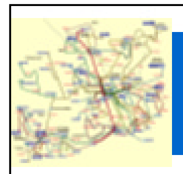
PROFIL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les performances de développement durable de l'ouvrage sont illustrées à travers le **profil de Développement Durable (DD) de la route**. Ce profil identifie, pour tous les objectifs et sous-objectifs, le niveau de performance visé ou obtenu selon la phase à laquelle on se situe.

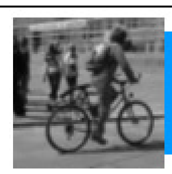
Il permet, pour une opération donnée, d'appréhender sa **cohérence globale** et de resituer la démarche générale dans un territoire. Il offre l'opportunité de vérifier les liens et les interactions entre les sous-objectifs et d'en affiner les arbitrages. Il est donc **propre à chaque opération, à chaque contexte**. Sa pertinence relève de sa justification et de sa cohérence analysées avec les principes définis dans le volet Management tels que la capacité financière et la stratégie de projet ou encore la concertation…

Au cours de l'opération, ce profil peut évoluer sous certaines réserves définies dans le volet Management.

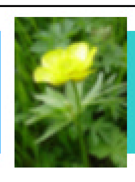




VIE SOCIALE ET ECONOMIQUE



AMENAGEMENT DE L'ESPACE ET QUALITE DE VIE



HOMME ET TERRE



LES OBJECTIFS et SOUS-OBJECTIFS

1 Vie des territoires

1.1 Synergie et cohérence avec les projets du territoire et ses infrastructures

1.2 Écoute des besoins et attentes

1.3 Cohésion sociale

2 Approche économique globale

2.1 Coût économique

2.2 Coût à long terme

2.3 Coût local

3 Identité culturelle

3.1 Paysage

3.2 Patrimoine

3.3 Modes de vie et pratiques locales

4 Accessibilité et mobilité

4.1 Structuration de l'espace

4.2 Desserte

4.3 Plurimodalité

5 Santé et sécurité

5.1 Santé

5.2 Sécurité

5.3 Gestion des risques et des crises

6 Qualité d'usage

6.1 Diversité et particularité des utilisateurs

6.2 Information du public

6.3 Services

7 Qualité des ambiances

7.1 Confort acoustique

7.2 Confort visuel

7.3 Confort climatique

8 Environnement

8.1 Milieux naturels et écosystèmes

8.2 Qualité de l'air et changement climatique

8.3 Qualité des sols et pollution

9 Ressources

9.1 Matériaux, co-produits et gestion des déchets

9.2 Gestion de l'eau

9.3 Énergie

9.4 Gestion des emprises

Schéma 5: Dimensions, objectifs et sous-objectifs du HQE Route Durable







CSTB
le futur en construction

LCPC
Laboratoire Central des Ponts et Chaussées
Driving research across networks

CeTe
Nord Picardie
Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement

Conseil Général
Département du Nord